

横浜川崎区における強制水先対象船舶の範囲のあり方について (川崎港部分のとりまとめ)

平成31年4月19日
横浜川崎区の強制水先に関する検討会

1. 横浜川崎区における強制水先の対象船舶の範囲のあり方については、平成11年に、その対象を「総トン数300トン以上」から「3,000トン以上」(危険物積載船を除く。)に緩和した。また、平成26年2月以降、本検討会において1万トンまでの緩和について検討を行い、同年10月に「横浜川崎区における強制水先対象船舶の範囲のあり方について(横浜港部分の最終とりまとめ)」を取りまとめ、横浜港部分については、平成27年8月に「1万トン以上」に緩和を行った。
2. 他方、横浜川崎区のうち川崎港部分については、危険物船の割合が引き続き多いこと等を踏まえ、詳細な検討に入る前に海難発生時の二次災害についての損害に関する調査及び周辺企業の意向等の調査を行い、これらを評価した上で検討を進めることとされた。
3. 海難発生時の二次災害についての損害に関する調査は、川崎港における海難発生ポイントの一つである京浜運河、大師運河及び川崎航路の交差点において海難(衝突)が発生し、運河の通航規制や岸壁損傷に伴い周辺の岸壁における船舶の離着岸が停止した場合を想定してシミュレーション調査を実施した。同シミュレーションによれば、周辺に立地する代表的な企業の事業継続に対して大きな制約が発生する結果となった。
4. また、川崎港の民間岸壁管理者5社及び航行安全協議会に対してヒアリングを実施したところ、強制水先の対象となるトン数引上げについては特に意見はないものの、水先人が乗船しない船舶による岸壁損傷については心配であり、京浜運河は風の影響度により実歴認定(※)を受けた船長でさえタグボートを利用している状況もあることから、緩和は安全面の影響がないことが前提との意見が出された。

(※) 一定の回数以上航海に従事したと認められる日本籍船の船長に対し、強制水先の適用を除外する制度。

5. これらの調査及びヒアリングの結果を受け、川崎市の意向を確認したところ、重大な海難事故が起きた場合の影響や、港内の輻輳状況・危険物船の状況といった現状を踏まえ、川崎港については、引き続き、船舶の航行や操船における安全確保を優先していくことが必要であるとの考え方が示された。
6. 強制水先の対象船舶の基準の設定に当たっては、従来から、個別の強制水先区ごとに、地形的条件等の自然条件、船舶の輻輳状況、航路の整備状況、海難の発生状況のほか、事故の際の二次災害の可能性及びその影響度等、多様な要素を総合的に勘案して判断しているところであるが、今回の調査及びヒアリングの結果並びに川崎市の意向を総合的に勘案すれば、川崎港の強制水先については、「3,000 トン以上」からの緩和は行わないこととすることが適当である。

以上